Please, Members! I want to understand one thing. The Railway Budget is going to be discussed for two days, tomorrow as well. The Government has just said that it is going to place this Report tomorrow on the Table of the House. Do you want me to adjourn the House till tomorrow? ...*(Interruptions)*... What do you want me to do? ...*(Interruptions)*... No; this is very clear. ...*(Interruptions)*... Sorry, this is not acceptable. ...*(Interruptions)*... This is not acceptable. Kindly tell me what do you want. ...*(Interruptions)*... I want to ask the Government; what do you want? ...*(Interruptions)*... Do you want me to adjourn the House? ...*(Interruptions)*... What do you want? ...*(Interruptions)*... This cannot, I am sorry ...*(Interruptions)*... I am sorry, this cannot go on. ...*(Interruptions)*... No; this is not fair. This can't go on like this. ...*(Interruptions)*... Pachouriji, I will request you to kindly tell your Members to keep quiet. ...*(Interruptions)*... Nothing is going on record ...*(Interruptions)*...पाणि दा, आप बैठ जाइए। श्री लालू प्रसाद जी।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): सर, माननीय स्पीकर, लोक सभा और माननीय सभापति, राज्य सभा को हमने रिपोर्ट टेबल करने के लिए आग्रह किया है, पत्र लिखा है। बैनर्जी कमेटी की इंटेरिम रिपोर्ट पहले आई थी, आपको मालूम है और यह बताया गया था कि इसकी फाइनल रिपोर्ट भी प्राप्त हो गई है और उसको स्टडी किया जा रहा है। इस सन्दर्भ में कमीशन ने जो भी फाइंडिंग दी है, जो भी अपनी रिपोर्ट दी है, तो हम कल दोनों सदन में 3 बजे इस पर अपना वक्तव्य देंगे, कल 3 बजे।

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): बहुत-बहुत धन्यवाद। श्री रवि शंकर प्रसाद।....(**व्यवधान**)... यह बात हो गई। रवि शंकर जी।

THE BUDGET (RAILWAYS), 2006-07

श्री रवि शंकर प्रसाद (बिहार): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे बजट पर अपने विचार रखने के लिए आपने मुझे जो अवसर दिया है, इसके लिए मैं बहुत कृतज्ञ हूं। रेलवे की जब भी हम चर्चा करते हैं, तो हमारे सामने एक बहुत ही बड़ा चित्र आता है। मैंने थोड़ा जानने की कोशिश की, तो मुझे मालूम हुआ कि हमारे देश में कुल ट्रेनें 16,021 हैं, पैसेंजर ट्रेनें 9550 हैं, नेटवर्क 63,465 किलोमीटर का है, स्टेशन 7,151 हैं, 1.5 करोड़ पैसेंजर्स हम रोज ढोते हैं और लगभग 16 लाख टन माल की ढुलाई करते हैं। रेलवे एक बड़ा कारोबार है। अब हर वर्ष रेलवे के लिए अलग से बजट रखा जाए या नहीं रखा जाए, इस पर चर्चा होती है। शायद बदलती हुई अर्थव्यवस्था में हमको एक-न-एक दिन इस प्रश्न का उत्तर देना पड़ेगा कि रेलवे के लिए अलग बजट की कितनी उपयोगिता है। सर, मैं माननीय रेल मंत्री के इस वर्ष के बजट का पूरा भाषण पढ़ रहा था ...(**व्यवधान**)...

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : क्या बोले।

श्री रवि शंकर प्रसाद: इस वर्ष के बजट का पूरा भाषण पढ़ रहा था ....(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: आप स्वागत कर रहे हैं न।

श्री रवि शंकर प्रसाद: पढ़ रहा था ....(व्यवधान)... अभी बहुत बोलना है। आदरणीय रेल मंत्री जी, आप थोड़ा-सा संयम रखिए। मैंने पिछले साल का भी बजट भाषण पढ़ा। लेकिन मैं एक बात का स्वागत तो जरूर करूंगा कि मुझे माननीय रेल मंत्री जी की सृजनात्मक प्रतिभा को जानने का मौका पहली बार मिला है। मैं उनको बहुत दिनों से जानता हूं। पिछली बार के बजट में उन्होंने दो शेर पढ़े थे, एक कविता और एक शेर ....(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: आप शुरू से बताइए।

श्री रवि शंकर प्रसाद: आप मंत्री हैं, आप बाद में उत्तर दीजिएगा। संयम रखिए। आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, इस बार के बजट में 6 कविता और शेर हैं। उनकी इस कवि हृदय की जो व्यग्रता उठी है, यह बहुत ही प्रशंसनीय है। उन्होंने पिछली बार लिखा था-'हंगामा करना मेरा मकसद नहीं, मेरी तो कोशिश है कि सूरत बदलनी चाहिए''। यह दुष्यंत कुमार का शेर था। सुन कर अच्छा लगा। अगर इस शेर के सार को प्रमाणिकता से उतारने की कोशिश की गई होती, तो शायद एक प्रदेश का बहुत कल्याण हो जाता। लेकिन वह कहानी फिर सही। लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री जी को एक बात कहता चाहूंगा कि वे छन्द स्वयं लिखते हैं या कोई उन्हें लिख कर बताता है, तो शायद होमवर्क ठीक नहीं होता है। अगर होमवर्क ठीक होता, तो एक बात मैं आपको बताना चाहूंगा, आदरणीय रेल मंत्री जी, कि इस साल के बजट में आपने एक छन्द लिखा है पैराग्राफ 13 पर-''एक कदम हम बढ़ें, एक कदम तुम, आओ मिल कर नाप दें, फासले चांद तक''। अब अगर आपके लिखने वाले होमवर्क किए होते, तो उनको मालूम होता कि पिछली एनडीए सरकार में जो स्वजलधारा योजना थी, उसका भी स्लोगन यही था। तो एन॰डी॰ए॰ सरकार के साथ आप के जो प्रेममय संबंध हैं, उस बारे में मैं कुछ नहीं कहना चाहता। वह हम को तो अच्छा लगा, आप को कितना अच्छा लगा, उस पर आप की बात सुनेंगे।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, जब मैं रेल बजट को देखता हूं तो मुझे एक बात कहने की इच्छा होती है। अपने देश की अर्थ-व्यवस्था में विकास हो रहा है और हम 7-8 प्रतिशत विकास दर की बात भी करते हैं। यह विकास पिछले कई वर्षों से चला रहा है। पूरे विश्व में भारत के आर्थिक विकास को एक मान्यता मिली है। India is being recognised as a rise in economic power world over. यह सुन कर अच्छा लगता है। हमारी जो पिछली सरकार थी, वाजपेयी जी के समय में देश के आर्थिक विकास के लिए, उद्यमशीलता को बढ़ाने के लिए, इन्टरप्रेनर एबिलिटी को बढ़ाने के लिए, जो कोशिश की गई, उसके कारण देश में एक बड़ी क्रिएटिव इनर्जी फूटी। चाहे एफडीआई हो, इंटर्नल जेनरेशन हो, मैन्युफैक्चरिंग हो — देश का आर्थिक स्वावलंबन और

आर्थिक आत्मविश्वास दोनों आगे बढ़े। अब रेलवे में जो थोड़ा-बहुत ठीक दिखाई पड़ता है, यह कितना है पता नहीं, यह बहुत कुछ भारत के आर्थिक विकास के कारण है। महोदय, जो सवाल मैं बहुत आरम्भ में उठाना चाहता हूँ, वह यह है कि भारत के इस आर्थिक विकास में रेलवे की अपनी एक बड़ी भूमिका है, यह बात अभी तक स्पष्ट नहीं हो पाई है। अब स्टील का प्रोडक्शन बढ़ा, सीमेंट का प्रोडक्शन बढ़ा, बाकी चीजें होना शुरू हुईं, तो उसके कारण माल ढुलाई पर भी असर पड़ा है।

महोदय, जब हम रेलवे की बात करते हैं, पिछले चार-पाँच साल के विकास क्रम की बात करते हैं, तो स्वाभाविक है कि पूर्ववर्ती मंत्री की भी चर्चा करनी पड़ेगी। मैं जानता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी की कई पॉलिटिकल कारणों से उनसे दूरी रहती है। वे चले गए, मेरी बात सुनते तो अच्छा लगता।

श्री लालू प्रसाद: राजीव शुक्ल जी बैठे हुए है।

श्री रवि शंकर प्रसाद: वे मंत्री नहीं है,मंत्री आप है।

श्री राजीव शुक्ल (उत्तर प्रदेश): आप बोलिए, हम बता देंगे।

श्री रवि शंकर प्रसाद: आप शान्त रहिए, मामला गंभीर चल रहा है। आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपको बता रहा था कि उनके पूर्ववर्ती मंत्री नीतीश कुमार जी आज बिहार के मुख्यमंत्री हैं, लेकिन एक बात मैं बड़ी प्रामाणिकता से और बहुत जिम्मेदारी से कहना चाहूंगा कि आज रेलवे के विकास क्रम में अगर थोड़ा-बहुत भी टर्न-अराउंड दिखायी दे रहा है तो उस में नीतीश कुमार जी की भूमिका बहुत महत्वपूर्ण रही है। यह मैं कहना चाहता हूं और यह मैं इसलिए कहना चाहता हूं क्योंकि आप देखें रेलवे में ढांचागत सुधार की आवश्यकता थी-पटरियां कमजोर थीं, सिग्निलिंग कमजोर थी, सुरक्षा की गंभीर चिंता थी तो रेलवे की जो सरंचना समिति बनी, उस की अनुशंसा आई कि रेलवे में सेफ्टी फंड के लिए भारत सरकार एकमुश्त अनुदान दे। तो उस समय वाजपेयी जी की सरकार थी और एक रेलवे सेफ्टी फंड 17 हजार करोड़ रुपया का बना जोकि नॉन-लैप्सेबल है। यह 1 अक्टूबर, 2001 से शुरू हुआ और उस का परिणाम हमें दिखायी पड़ा है। आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी आप देखते है सिग्लिलिंग ठीक हुई है, ट्रैक रिनुवल हुआ है, बाकी सब काम भी चल रहा है और ये कुछ आगे बढ़ रहे हैं, लेकिन इस बैकग्राउंड को समझना बहुत जरूरी है कि 2001 के बाद से रेलवे में ढांचागत सुधार के लिए दूरगामी उपाय किए गए, long-term strategy for ensuring a structural change in our Railways.

अब मैं माननीय रेल मंत्री जी के भाषण को पढ़ता हूं तो पाता हूं कि उन की सुई 2001 पर अटकी हुई है। उन्होंने अपने पैराग्राफ 1 में ही 2001 की चिंता की। यह अच्छी बात हैं क्योंकि उन की जिम्मेदारी है, लेकिन 2001-2002 के बाद 2002-2003 आता है और 2002-2003 के बाद

2003-2004 आता है उस के बाद 2005 आता है। महोदय, यह बताना इसलिए जरूरी है क्योंकि माननीय रेल मंत्री जी 25 मई, 2004 को रेल मंत्री बने। शायद उस के बाद से उन का दायित्व कुछ समझा जाएगा, लेकिन पिछली सरकार में जो लांग-टर्म उपाय किए गए, उनके के असर दिखायी दिए हैं। उपसभाध्यक्ष जी, मैं स्वयं नहीं बोल रहा हूं, यह इकॉनोमिक सर्वे बोल रहा है जो इन के द्वारा अभी प्रस्तुत किया गया है। महोदय, मैं विशेष रूप से 2003-2004 के इकॉनोमिक सर्वे का जिक्र करना चाहता हूं। मैं इसके पृष्ठ 191-192 को पैराग्राफ 9.42 के आगे से पढ़ रहा हूँ। अगर इसको देखा जाए तो उपसभाध्यक्ष महोदय, इसमें Performance of Railways का जिक्र है। इस बजट में माल ढुलाई की बात बहुत की गई है, उस पर मैं आगे आऊँगा। इसमें लिखा हुआ है कि 2001-02 में net ton kilometre,जो billion में है, यह 333 था, जो 2002-03 में बढ़ कर 353 हो गया और 2003-04 में यह बढ़कर 381 हो गया। जब ढाँचागत सुधार हुआ, तो उसका प्रतिफल सामने दिखाई पड़ने लगा और 2002-03 में इसका change over previous year - six per cent और 2003-04 में 7 परसेंट था। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ कि अगर रेल मंत्री जी 2001-02 के बाद थोड़ा आगे बढ़ते, तो उनको दिखाई पड़ता कि बदलती हुई तस्वीर क्या है।

अगर हम इकोनॉमिक सर्वे, 2004-05 पर जाएँ, तो स्थिति और भी स्पष्ट होती है। 2004 की तुलना में यह 2004-05 में बढ़कर 317 हो गया। इस तरह बढ़ोत्तरी होती रही है, होती रही है। मैंने जो बताया कि फ्रेट का इंक्रीज 2004-05 में 6.86 परसेंट था।

अब 2005-06, इनका साल आता है। आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, अब मैं 2004-05 के इकोनॉमिक सर्वे से पढ़ रहा हूँ। इसमें अप्रैल-दिसम्बर में it got reduced to 5.33 per cent. अब अप्रैल और दिसम्बर के बीच 9 महीन होते हैं, जनवरी-फरवरी में और कितना विकास हुआ होगा, तो ट्रेंड गिरावट का ही रहा है। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट में अपनी पीठ थपथपाने की बहुत कोशिश की है, वह कितना सही है, इसलिए मैंने कहा कि हंगामा खड़ा करना मेरा मकसद नहीं है। मेरी तो कोशिश है कि यह सूरत बदलनी चाहिए। अगर रेलवे की तस्वीर और तकदीर बदलनी है, तो उसके लिए विज़न चाहिए, मिशन चाहिए और उसके लिए कीमत भी चाहिए, पैसे भी चाहिए, रेवेन्यु भी चाहिए।

The important question to be asked : does this Budget has a vision, does it has a mission, and does it provide for the resources to fulfil that? उपसभाध्यक्ष जी, मैं बड़ी विनम्रता से कहूँगा कि मैं वह दिशा और दशा खोजने की कोशिश कर रहा था, जो मुझे इसमें दिखाई नहीं पड़ता।

अब मैं अगर पढ़ूँ, तो इस बजट में माल ढुलाई को बहुत ही गम्भीरता से रखा गया है। एक शब्द का प्रयोग किया गया है- path breaking, record breaking, मैं इन शब्दों पर थोड़ा बाद में आऊँगा। यह कहा गया है कि हमने रेलवे के टनेज़ को 4 से 8 टन बढ़ा दिया और इसके कारण

हमको लगभग 5 हजार करोड़ रुपये का अतिरिक्त मुनाफा होने वाला है। मैं एक पंक्ति पढ़ना चाहता हूँ, जो बड़ी रोचक है कि अगर वह बढ़ा देंगे तो उसका क्या फायदा होगा। इन्होंने कहा है कि अगर हम एक टन बढ़ाएंगे, तो हमें एक करोड़ से अधिक फायदा होगा। उपसभाध्यक्ष जी, मैंने उसको थोड़ा जानने की कोशिश की। एक मिलियन में जब हम टन ले जाते हैं, 10 लाख टन, तो 55 करोड़ का फायदा होता है और अगर आप एक एक्स्ट्रा लोड करते हैं, तो वह 10 बिलियन टन हो जाता है। यह तो सीधा है, फायदा तो होगा, लेकिन इसकी कीमत क्या होगी? इसके बारे में कभी तो चर्चा करने की आवश्कता है।

उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे में फ्रेट मूवमेंट और सेफ्टी के बीच हमेशा द्वंद्व चलता है। The freight people will say, "Increase the traffic. Increase the load." The safety people will say, "Don't do it. It will have long-term implications. "यह चलता रहता है। 30 साल से यह माँग थी, मैंने जानने की कोशिश की, कि टनेज़ को बढ़ा दिया जाए। सेफ्टी को उस पर आपत्ति थी। शायद पिछले मई में कमिश्नर फॉर सेफ्टी ने भी आपत्ति की कि नहीं करना चाहिए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): Mr. Prasad, if I can request you to yield for just half-a-minute, hon. Finance Minister would lay the Supplementary Demands for Grants (General) 2005-06.

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (GENERAL), 2005-2006

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI P. CHIDAMBARAM): Sir, I lay on the Table a statement (in English and Hindi-showing the Supplementary Demands for Grants (General) for the year 2005-2006 (March 2006).

GENERAL DISCUSSION ON BUDGET (RAILWAYS), 2006-2007—*Contd.*

श्री रवि शंकर प्रसाद: सर, मैं बता रहा था कि 30 वर्षों में टनेज का एक्स्ट्रा देने के लिए आपत्तियां थीं। 30 साल से टनेज को आगे नहीं बढ़ाया गया। कमीश्नर, सेफ्टी को भी आपत्ति थीं मैंने जानकारी की है पिछले मई में रेलवे सेफ्टी कमीश्नर ने आपत्ति की थीं अब 30 साल के बाद आपने बढ़ा लिया। अच्छा है, आपको शायद क्षणिक लाभ तो मिलने की एक मृग-मारीचिका दिखाई पड़ती है, लेकिन इसके दूरगामी परिणाम क्या होंगे, यह एक बड़ा सवाल हैं इसका असर ट्रेक के उपर पड़ेगा, ट्रेक में फटीक आएगा और जो रेलवे सेफ्टी फंड से ट्रेक को अधिक इम्प्रूव करने की कोशिश की गई, तो उस पर असर पड़ेगा। मुझको खुशी होगी, अगर माननीय रेल मंत्री जी इस दिशा में हम लोगों की शंकाओं का निराकरण करेंगे। क्योंकि यह एक बहुत ही गंभीर विषय है, शायद ऐसा न हो कि यह दो, तीन, चार साल बाद हमारे दीपांकर बाबू रेल मंत्री बनेंगे तो उन्हें लगेगा कि कोई ट्रेक में दम ही नहीं बचा है, इसलिए थोड़ा सा दूरगामी विषयों को भी देखना चाहिए। ऐसा मुझे लगता हैं।

श्री दीपांकर मुखर्जी (पश्चिमी बंगाल): रेलवे मिनिस्टरी में खाली रेल मंत्री नहीं होते, इंजीनियर्स होते हैं, प्रोफेशनल्स होते हैं, दूसरे होते हैं। ....(**व्यवधान**)... We are not talking about only the Minister, but the Railway Minister, as a whole.